







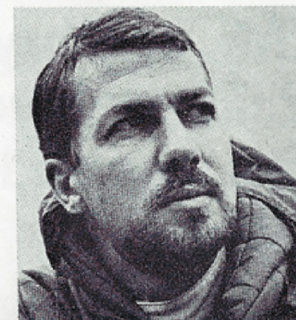
En 1966, la Chrysler Barracuda a révélé des qualités de routière hors-ligne.

Elle les conserve. En 1967, elle sera la plus jolie familiale Grand Tourisme.



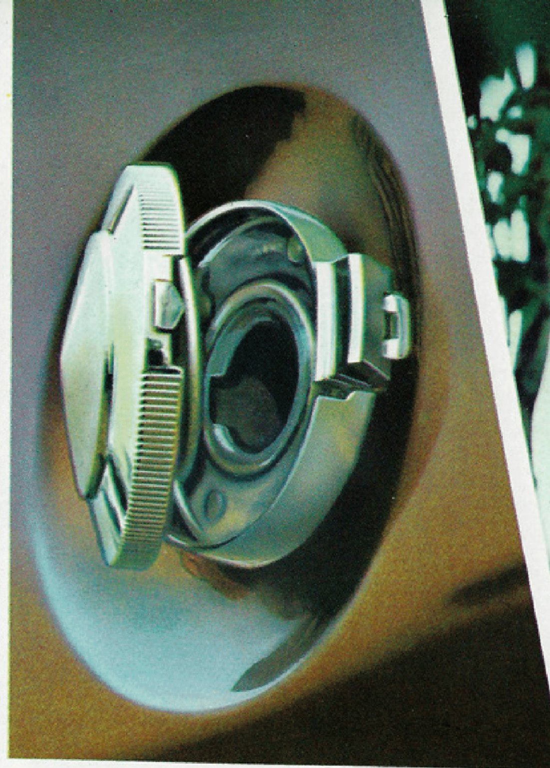
Au printemps 1966, des conducteurs de renommée mondiale ont essayé la Chrysler Barracuda sur les routes suisses.

Il s'agit des spécialistes suivants:



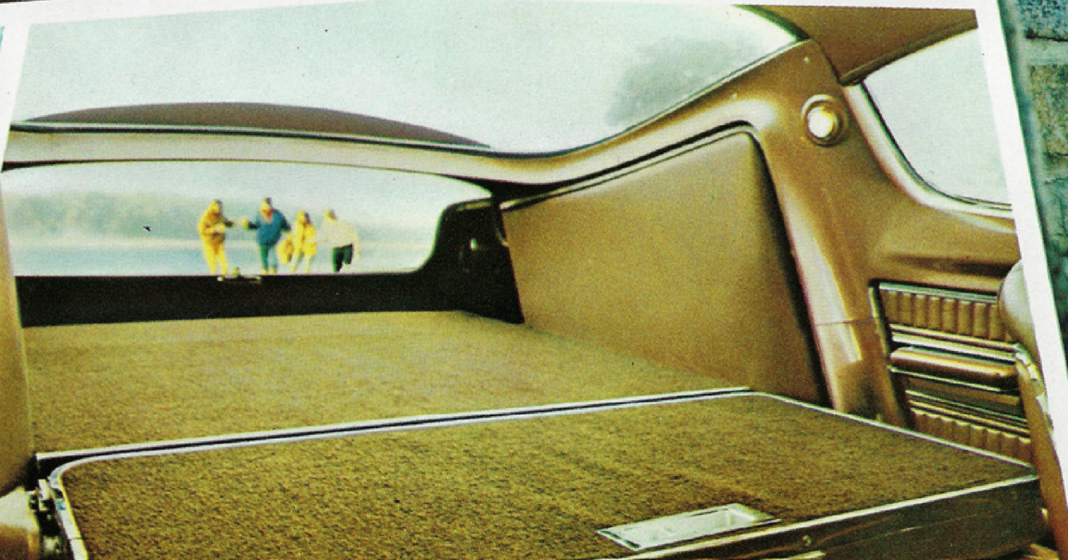
Joakim Bonnier, Suédois, 34 ans, marié, établi en Suisse, fait partie, depuis dix ans, de l'élite mondiale des pilotes. Président de la «Grand Prix Drivers Association» (Association des pilotes de Grands-Prix).













Silvio Moser, Suisse, 26 ans, domicilié à Lugano, est l'un des pilotes les plus brillants de la génération montante. Il compte parmi les spécialistes de Formule 3 les plus rapides.



Jochen Rindt, Allemand, 26 ans, vit à Vienne, en Autriche. S'est classé parmi les cinq meilleurs, en l'espace de trois ans, ce qui lui vaut d'être fréquemment comparé à Bernd Rosemeyer. Troisième au championnat du monde des conducteurs 1966.





Joseph Siffert, Suisse, 30 ans, marié, habite Fribourg. Défend les couleurs nationales suisses dans le concert des grands pilotes internationaux. A même réussi à battre Jim Clark dans un duel sans merci. Quatrième au Mans et quatorzième au championnat du monde des conducteurs 1966.



Gianrico Steinemann, Suisse, 27 ans, marié, vit à Zurich. A l'heure actuelle, il est probablement le plus rapide de tous les journalistes spécialistes du sport automobile.







La tâche de ces conducteurs expérimentés consistait à mener la Barracuda tant sur des routes raboteuses et sur des parcours sinueux que sur des autoroutes rapides. Leur conduite fut aussi sportive que l'autorisait la circulation. Leur savoir-faire leur permit d'exploiter à fond les possibilités de la Barracuda.

Ce fut une formidable expérience que de pouvoir les accompagner sur le siège de passager.

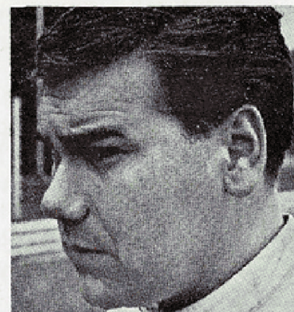
L'étonnante rapidité des manoeuvres et la concentration du conducteur ne tardèrent pas à se reporter sur le passager et à créer dans l'habitacle de la voiture une atmosphère de compétition. A remarquer aussi, les égards que ces as du volant savent montrer aux automobilistes moins habiles qu'eux. Tout en roulant très vite, ils se réservent toujours une bonne marge de sécurité.

Ce fut une belle leçon de conduite qu'ils donnèrent là!
Chose étonnante, à l'issue de cette série d'essais, tous ces experts en automobile, pourtant fort critiques, s'accordèrent à louer la Barracuda.

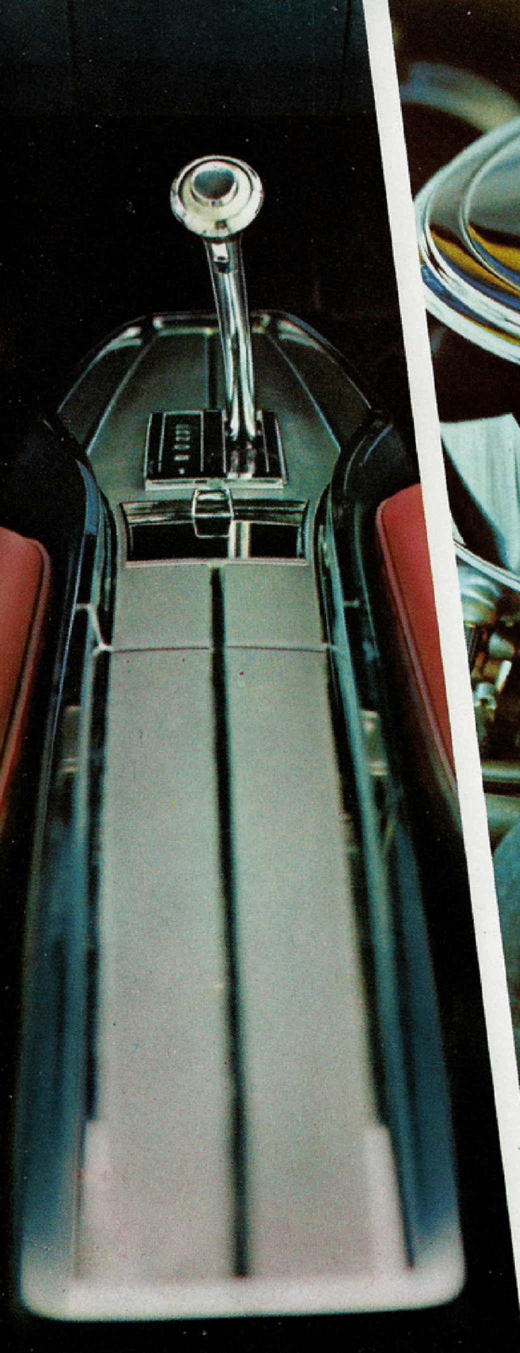


Un autre pilote de course se laissa convaincre par ses collègues.

Arthur Blank, par deux fois champion suisse dans la catégorie Tourisme, en 1963 et en 1965, fit les dernières courses de championnat au volant d'une Baracuda, lui qui était habitué à des modèles beaucoup plus petits . . . Il suscita l'enthousiasme du public par sa conduite spectaculaire bien connue.



Dans les déclarations qui suivent, recueillies après ces épreuves, il se fait l'interprète de ses amis.







«Je compris bien sûr tout de suite que je devais changer de style de conduite si je voulais gagner des courses avec la Barracuda. Cette voiture avait en effet des dimensions extérieures fort différentes de celles de mes modèles précédents. J'avoue que j'étais un peu sceptique parce que toutes les pièces qui la composaient étaient strictement de série; jusque-là, j'avais en effet piloté des modèles que les constructeurs avaient spécialement mis au point, à grands frais, pour la compétition.







Je fus naturellement très étonné de constater que ma Barracuda était capable de tenir tête aux véhicules des autres concurrents. Certaines particularités que j'avais observées, pendant des courses, sur certains modèles américains, avaient entièrement disparu. Quand je freinais, la voiture ne piquait pas du nez; la suspension paraissait agréablement sèche, presque européenne. La Barracuda n'est pas une espèce de bateau qui tangue sans arrêt!

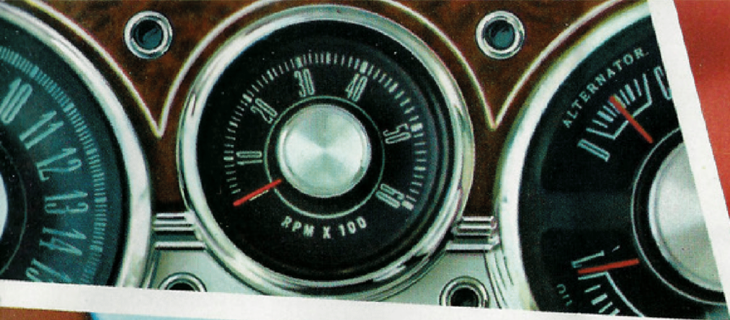
Depuis des années, on critique les freins des américaines. On prétend qu'ils sont archaïques et qu'ils ne répondent absolument plus aux vitesses pratiquées de nos jours. Jusqu'ici je partageais cet avis et j'avais donc peur de freiner brusquement ce bolide de 1,4 tonne lancé à 200 km/h. Mes adversaires ne tardèrent cependant pas à faire une mine étonnée lorsque je parvins, à plusieurs reprises, à ralentir plus rapidement qu'eux, bien qu'ils fussent au volant de modèles européens bien plus légers.

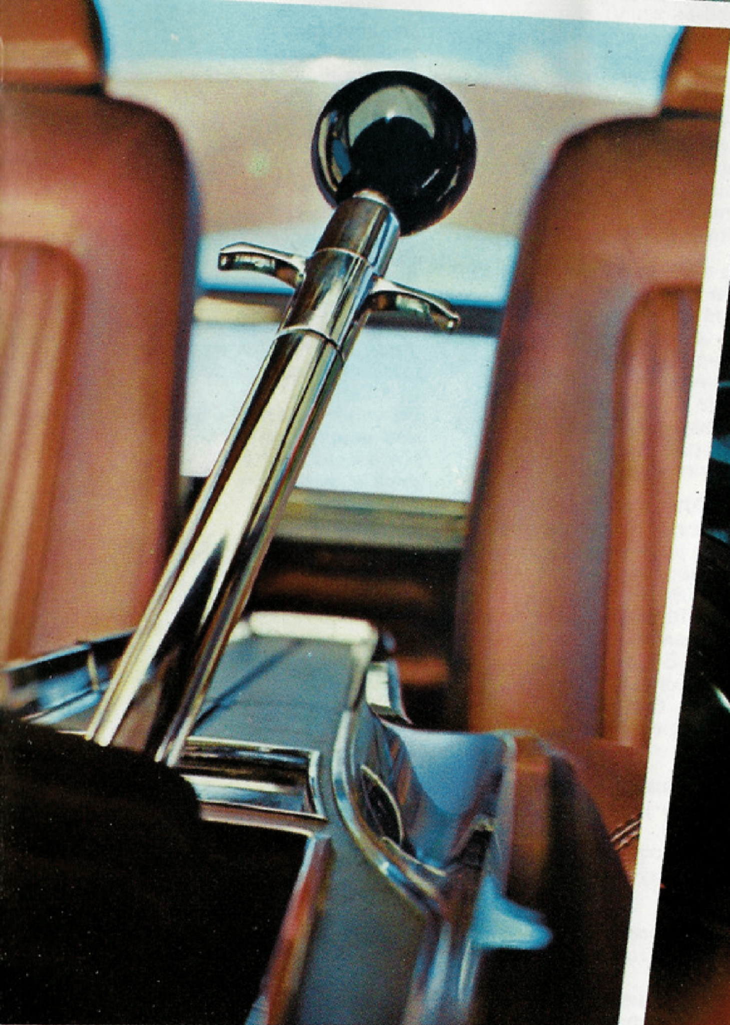
Quant au fading tant redouté et décrié de toute part, il ne se fit sentir à aucun moment sur les freins à disque de ma Barracuda, même après plusieurs tours du circuit de Hockenheim.



Quand on me parla d'une voiture de compétition à direction assistée, je hochai la tête. Ces gens voulaient-ils ma mort? A quoi me servirait donc toute ma dextérité dans le maniement du volant, si j'étais forcé de m'en remettre à un système hydraulique. Ce fut une révélation pour moi que de constater que la servo-direction réagissait à la moindre sollicitation. Mon scepticisme à l'égard de cette inconnue se transforma vite en enthousiasme pour la perfection technique que révélait cette voiture.

Dans ma Barracuda S, je disposais d'une boîte à quatre vitesses entièrement synchronisées et remarquablement échelonnées. En automobilisme, les bonnes performances dépendent souvent de la rapidité des réactions du pilote. Grâce à la course réduite du levier de changement de vitesse au guidage fort précis, je pouvais passer les rapports aussi vite, sinon plus vite que d'habitude.










Il ne faudrait pourtant pas que j'oublie le point le plus important, le moteur. Alors que, sur mes véhicules de compétition précédents, j'étais constamment obligé de maintenir le régime du moteur entre des limites très strictes, je pouvais me permettre, sur la Barracuda, de le laisser descendre de 2000 tours et d'accélérer aussitôt à fond, sans devoir changer de vitesse.»

Arthur Blank est un automobiliste pas comme les autres; en effet, il considère exclusivement la Barracuda sous l'angle de la compétition. Cette familiale Grand Tourisme offre cependant bien plus que des performances sportives.

La Chrysler Barracuda est suffisamment spacieuse pour transporter confortablement une famille de cinq personnes avec beaucoup de bagages.

On confond souvent, à tort, le confort avec une suspension molle. Chrysler a réfuté cette opinion en dotant la Barracuda de barres de torsion et d'un châssis rigide qui absorbe les secousses dues aux irrégularités de la chaussée.

La qualité de la technique Chrysler (toujours incomparable) se dégage des déclarations rapportées ci-dessus, qui sont dues à quelques spécialistes bien connus.

Quant à la perfection esthétique, il est difficile de l'exprimer en mots. Voici néanmoins l'avis de gens qui ont affaire, de par leur profession, aux plus belles voitures du monde:

«Vous souvenez-vous du jour où vous avez vu la première ,Berlinetta' de Maranello? – Rappelez-vous son aspect fonctionnel, rapide, impressionnant! Eh bien, la nouvelle Barracuda est de la même veine, simplement plus grande, plus civilisée, plus rassurante.»
(Extrait de «Car and Driver», octobre 1966)

Nombreux sont ceux qui ont exprimé une opinion favorable sur la nouvelle Chrysler Barracuda.

Il manque cependant un avis fort important: le vôtre.

Laissez-vous convaincre tout comme les pilotes de course et les rédacteurs de «Car and Driver» (qui est devenue – soit dit en passant – la première revue automobile des Etats-Unis, au cours des dernières années).

Faites un essai!

Votre agent:

Sous réserve de toute modification des caractéristiques techniques.

Spécifications

Moteurs:

V-8 de 4482 cc
8 cylindres en V; soupapes en tête avec poussoirs à commande mécanique; alésage: 92,10 mm, course 84.13 mm. Taux de compression 8,8 :1 (indice d'octane: 89). Puissance maximum: 182 CH SAE à 4200 tr/mn, couple maximum: 35,9 kgm à 1600 tr/mn. Carburateur double corps. Système de refroidissement: 17,1 litres. Carburant: super.

V-8 de 4482 cc version Formula S
Comme ci-dessus, mais: Taux de compression 10,5 : 1 (indice d'octane: 95). Puissance maximum: 238 CH-SAE à 5200 tr/mn; couple maximum: 38,7 kgm à 4000 tr/mn; Carburateur quatre corps; arbre à cames spécial.
Carburant: super.

V-8 de 6276 cc version Formula S
8 cylindres en V; soupapes en tête avec poussoirs à commande mécanique; alésage: 107,95 mm, course 85,85 mm. Taux de compression 10 : 1 (indice d'octane: 97). Puissance maximum: 320 CH-SAE à 4400 tr/mn; couple maximum: 58,1 kgm à 2800 tr/mn. Carburateur quatre corps; double pipe d'échappement.

Transmissions:
Rapports de pont disponibles: 2.93, 3.23
Pont auto-bloquant Sure Grip en option. Embrayage monodisque à sec.

Boîte à vitesses:
Les boîtes suivantes sont disponibles:
a) Boîte manuelle à 4 vitesses toutes synchronisées. Levier de commande au plancher.
b) Boîte automatique avec convertisseur de couple Torque Flite. Levier de commande au plancher.

Dimensions:
(modèle Fastback)
Empattement: 2,74 m
Longueur hors tout: 4,90 m
Largeur hors tout: 1,82 m
Hauteur: 1,35 m
Voie avant: 1,46 m
Voie arrière: 1,41 m
Rayon de braquage: 5,8 m

Suspension:
Carrosserie autoporteuse. Suspension avant: indépendante sur barres de torsion. Suspension arrière à ressorts semi-elliptiques parallèles longitudinaux. Amortisseurs télescopiques à l'avant et à l'arrière.
La version Formula S dispose des suspensions améliorées et renforcées tout spécialement mise à disposition des conducteurs sportifs.

Circuit électrique:
12 V. Alternateur Chrysler.

Direction:
A circuit de billes, en option version assistée. Amortisseur de sécurité sur colonne de direction.

Freins:
Maître-cylindre double en équipement standard. Freins à disque en équipement standard, en option version assistée.

Réservoir:
Contenu 68 litres.

Performances:
Poids puissance selon version 7,6 CV/kg, 5,9 CV/kg ou 5,0 CV/kg. Vitesse maximum (version standard plus de 175 km/h, «S» plus de 200 km/h, «S/6276» plus de 220 km/h selon rapports). Consommation 14 à 20 litres aux 100 km.



Schinznach-Bad
Agence générale